

# Die Strasse frei

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes**

Band (Jahr): **54 (1946)**

Heft 16

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-556736>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# DAS ROTE KREUZ

# LA CROIX-ROUGE

Organ des Schweizerischen Roten Kreuzes und des Schweizerischen Samariterbundes - Organe officiel de la Croix-Rouge suisse et de l'Alliance suisse des Samaritains

## Die Strasse frei

Das Ende des Krieges hat erhebliche Lockerungen in der Treibstoffbewirtschaftung gebracht. Als erstes fiel das allgemeine Fahrverbot, dann gab es wieder für sämtliche Wagen eine Benzinzuteilung und seit dem 1. März ist das Benzin nicht mehr rationiert. Nachdem der Benzinpreis eine bescheidene Senkung erfahren hat, darf in absehbarer Zeit mit einer weitem namhaften Reduktion gerechnet werden. Demgemäss wird der motorisierte Strassenverkehr innert Kürze wieder den Vorkriegsstand erreicht haben oder ihn sogar überschreiten. Damit steigt aber auch die Unfallgefahr. Die Zahlen sprechen hier bereits heute schon ein deutliches Bild. Das in gewohnter Uebersichtlichkeit und sorgfältiger Ausstattung erschienene «Statistische Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt» für 1944 gibt ein als durchaus typisch anzusprechendes Bild von der Entwicklung der Verhältnisse in den Schweizer Großstädten überhaupt. Es kann festgestellt werden, dass trotz der gleichbleibenden Zahl von Fahrbewilligungen für Motorfahrzeuge und sogar eines mehr als 2prozentigen Rückganges der Zahl der Velos die Unfälle jeder Art gegenüber dem seit 1927 unfallärmsten Jahr 1943 zugenommen haben. Auch die Zahl der «beteiligten Objekte» ist — ebenfalls mit Ausnahme der Velos! — durchweg angestiegen. Als höchst bezeichnend muss schliesslich der Umstand angesehen werden, dass sämtliche Unfallursachen während des Krieges etwa im Verhältnis zur Zahl der Unfälle zurückgegangen sind — nur nicht die Ursache «Ungeschicktes Fahren» (worunter auch mangelnde Beherrschung des Fahrzeugs verstanden wird), die in einem kontinuierlichen, beängstigenden Anstieg begriffen ist.

Wir lassen nun einige Vergleichsziffern folgen, wobei wir die Statistiken der Jahre 1938 und 1939 sowie 1943 und 1944 gewählt haben.

Zahl der Fahrbewilligungen:	1938	1939	1943	1944
für Personenwagen	4'868	4'586	970	1'001
für Lastautos	964	612	715	690
für Motorräder	1'138	667	71	68
insgesamt für Motorfahrzeuge	6'970	5'865	1'756	1'759
für Fahrräder	55'080	57'649	66'979	65'556

Zahl der Verkehrsunfälle:	1938	1939	1943	1944
mit Personenschaden	613	568	377	410
mit Sachschaden allein	694	544	167	186
zusammen	1'307	1'112	544	596
Verletzte Personen	670	633	415	444
Todesopfer	11	11	6	11
Sachschaden	Fr. 234'000	219'000	61'000	96'000

Einige Unfallursachen:	1938	1939	1943	1944
Zu schnelles Fahren	146	137	65	64
Unrichtiges Fahren	826	744	159	179
Ungeschicktes Fahren	84	118	247	257
Fahrzeugdefekte	43	34	23	25

Beteiligte Objekte:	1938	1939	1943	1944
Motorfahrzeuge	1'318	1'176	187	249
Fahrräder	749	625	474	444
Strassenbahnen	188	136	110	157
Andere Objekte	67	47	41	41

Wenn schon im Jahre 1944, als eine scharfe Rationierung noch in Kraft war, die Unfälle nicht unerheblich zugenommen haben, in wieviel höherem Masse wird das heute der Fall sein, wo alle Fesseln gefallen sind. Es ist unbedingt notwendig, dass hier die nötige Aufklärung eingreift. Jeder Fahrzeuglenker muss sich bewusst sein, was für eine unbändige, vernichtungsfähige Kraft er zu meistern hat. Geht ihm dieses Verständnis ab, so hat er kaum eine Ahnung von den eventuellen furchtbaren Auswirkungen, sei es als Folge unbeherrschter Geschwindigkeit, Schneiden unübersichtlicher Kurven, Stoppen auf glitschiger Strasse und dergleichen mehr. Um hierin in elementarer Weise Aufklärung zu verschaffen und dem Verständnis näher zu bringen, mögen die nachfolgenden Beispiele angeführt sein.

Angenommen, ein Motorradfahrer bewege sich im 60-Kilometer-tempo, so hat er bei dieser Geschwindigkeit zirka 40 Pferdestärken in Form von lebendiger Kraft, oder auch Wucht genannt, aufgespeichert. Diese Arbeitsgrösse wird bei einem Unfall hauptsächlich in Vernichtungsarbeit umgesetzt, das will heissen, Fahrer und Fahrzeug entgehen nur in Ausnahmefällen den schlimmsten Folgen. Es könnte jedoch der glückliche Zufall sein, dass die Maschine an einer Mauer zerschellte, der Fahrer aber dem Hindernis entginge. Dann würde er in elegantem Bogen zirka 23 m in die Weite und etwa 3 m in die Höhe geschleudert und mit entsprechender Geschwindigkeit auf dem Boden wieder auftreffen.

Der Begriff von einer Pferdestärke ist so zu verstehen: Wird in einer Sekunde ein Gewicht von 75 kg 1 m hoch gehoben, so entspricht dies der Leistung einer Pferdestärke (1 PS). Eine Pferdestärke stellt daher eine Arbeitsgrösse von 75 Sekunden/Meterkilogramm dar. Es ist nun für die Auswirkung dieser Arbeit sehr wesentlich, auf welcher Distanz sie wirksam ist. Ist der Weg klein, so ist die hierbei auftretende Kraft grösser als bei langem Weg. Beispielsweise können 75 Meterkilogramm lebendige Kraft einen Druck vom 750 kg erzeugen, wenn hierzu ein Weg von 10 cm zur Verfügung steht. Im oben erwähnten Beispiel des Motorrades erreicht das Kräftespiel einen 40 mal grösseren Betrag, also 30 t. Das ist ein gewaltiger Stoss, dem unsere Fahrzeugkonstruktionen nicht trotzen, geschweige der menschliche Körper.

Stellen wir uns weiter ein Personenauto mit vier Insassen und 70 km pro Stunde vor, so hat es zirka 300 Pferdestärken an Wucht aufgespeichert. Gleitet das Fahrzeug von der sichern Bahn ab und kollidiert beispielsweise mit einer Mauer, so wird entsprechend der aufgespeicherten Energie grösstenteils Zertrümmerungsarbeit geleistet, daher entsteht ein Bild des Entsetzens. Noch eindrücklicher wirkt der Unfall, wenn die aufgespeicherte Energie in gleichwertige Fallhöhe umgerechnet wird, was hier einem Sturz über eine Brücke

von zirka 20 m Höhe gleichkäm. Dass einem Sturz von der Höhe eines Normalhauses keine Wagenkonstruktion gewachsen ist, dürfte verständlich sein. In einem 6-t-Lastwagen, bei nur 30 km Stunden-geschwindigkeit, stecken zirka 280 Pferdestärken an bewegter Energie. Welches Mass an Zertrümmerungsarbeit damit geleistet werden kann, veranschaulichen die Bilder entsprechender Unfälle.

Aber nicht nur am Verantwortungsbewusstsein der Fahrzeuglenker darf es nicht fehlen, wenn die Unfälle verhütet werden sollen. Dass sie an sich zumeist vermieden werden könnten, steht fest. Der Fachmann rechnet damit, dass mindestens 80 % aller Unfälle verhütbar sind. Es braucht dazu aber auch die Mithilfe der übrigen Strassenbenützer, deren Verkehrssitten in der Zeit der Treibstoffknappheit richtig verwildert sind. Man beobachtet nur die Radfahrer, wie sie sich häufig auf die ganze Strasse ausdehnen, nicht aufpassen oder gar Allotria treiben. Aehnlich verhält es sich auch mit den landwirtschaftlichen Fuhrwerken, die vielfach das Gebot, rechts zu fahren, nicht mehr zu kennen scheinen und sich und den Autofahrer nachts häufig auf das schwerste gefährden, indem sie an den Fuhrwerken keine Beleuchtung anbringen. Letzteres gilt übrigens auch wieder für die Radfahrer, welche gerade bei Einbruch der Dämmerung, wo die Sicht für den Automobilisten am schlechtesten ist, es nicht für nötig finden, ihr Licht einzuschalten und sich damit vor Lebensgefahr zu schützen. Ein Kapitel für sich sind natürlich die Kinder. Diese kennen die Gefahren des Strassenverkehrs noch nicht aus eigener Anschauung, weil sie den Vorkriegsverkehr gar nicht erlebt haben. Die Schule hat in der Verkehrserziehung ein grosses und wichtiges Tätigungsfeld. Es liegt aber auch an den Eltern und allen Erwachsenen, hier erzieherisch zu wirken und das gute Beispiel zu geben.

Trotz aller Verkehrserziehung wird es natürlich immer Verkehrsunfälle geben. Hier eröffnet sich dem Samariterwesen eine

grosse, verantwortungsvolle und dankbare Aufgabe. Es darf mit Genugtuung festgestellt werden, dass seitens des Schweiz. Samariterbundes hiefür alle tunlichen Massnahmen ergriffen und vorbereitet sind. Bereits anlässlich der Abgeordnetenversammlung des Schweiz. Samariterbundes in St. Gallen im Juni 1945 wurde von Verbandssekretär E. Hunziker in einem Kurzreferat über Nachkriegsprobleme auf die Wichtigkeit der Hilfe bei Verkehrsunfällen hingewiesen. In sämtlichen Repetitions- und Fortbildungskursen für Hilfslehrer, sowie in den Präsidentenkonferenzen vom vergangenen Herbst wurde gleichfalls auf die zu erwartende Zunahme der Verkehrsunfälle aufmerksam gemacht und den Sektionen dringend empfohlen, spezielle Alarmübungen durchzuführen, in welchen Verkehrsunfälle supponiert werden und auch die Zusammenarbeit mit den Polizeiorganen anzustreben ist. Zu verweisen ist in diesem Zusammenhang auf das treffliche Merkblatt für das Verhalten der Samariter bei Verkehrsunfällen, welches der Schweiz. Samariterbund und das Schweiz. Rote Kreuz gemeinsam herausgegeben haben. Es ist vom Eidg. Justiz- und Polizeidepartement geprüft und als zweckmässig befunden worden. Erfreulicherweise hat der Samariterbund die Mehrkosten nicht gescheut und auch die Verkehrssignale in den Taschenkalender hingenommen, sowie in der Besprechung der Nachkriegsaufgaben im Kalender nochmals auf die Verkehrsunfälle aufmerksam gemacht.

So darf wohl festgestellt werden, dass vieles vorgekehrt wurde. Die Behörden fördern in der Schule die Verkehrserziehung. Durch die obligatorischen Kontrollprüfungen, wo der Automobilist auch über seine Kenntnisse der Verkehrsregeln sich ausweisen muss, wird sein Gewissen geschärft. Vermehrte Polizeikontrollen werden den Verkehr überwachen und ein gut ausgebauter Samariterdienst steht bereit. Den Hauptbeitrag werden jedoch die Strassenbenützer selber leisten müssen, indem sie Disziplin halten.

## A quoi servent les fonds reçus par le Comité international de la Croix-Rouge

Le peuple suisse qui a si largement contribué à subvenir aux besoins du Comité international de la Croix-Rouge pendant ces six dernières années, n'est peut-être pas très au clair sur l'affectation qui est donnée aux fonds qui sont mis à la disposition du Comité de Genève. Donnons donc une brève réponse à cette question toujours actuelle.

Disons d'emblée qu'il faut faire plusieurs parts dans l'activité du Comité international et que, du point de vue financier, il importe d'y marquer certaines distinctions. C'est ainsi qu'il faut nettement séparer de toutes ses autres activités le domaine particulier des secours aux prisonniers de guerre et aux populations civiles. En effet, pour ce qui est des secours, le Comité international n'intervient, sauf en de rares exceptions, que comme un intermédiaire entre les donateurs et les bénéficiaires.

On sait par exemple que le total des secours expédiés et distribués par les soins et sous le contrôle du Comité dépasse trois milliards de francs suisses, auxquels il faut ajouter les quelques cent cinquante millions qui furent remis à la Commission mixte de secours en faveur des populations civiles. Ce furent les gouvernements et les Croix-Rouges nationales ainsi que diverses catégories de donateurs privés qui financèrent ces secours. On voit par cela que la valeur des dons reçus est infiniment supérieure aux fonds propres dont aurait pu disposer le Comité international. Le rôle du Comité se borne donc en ce domaine à organiser et à réaliser le transport de ces dons à travers la ligne de blocus et les territoires des pays neutres ou belligérants. Les frais occasionnés par cette action sont couverts par une taxe calculée au prorata du poids des marchandises transportées. Ces frais furent durant le dernier conflit de l'ordre d'un demi-centime de la valeur des secours distribués.

Il convient d'ajouter à cette action de pur intermédiaire le fait que le Comité international reçoit parfois des fonds pour des actions de secours déterminées. Il les emploie selon les instructions des donateurs, le plus souvent en achetant des marchandises là où elles sont disponibles. Mais dans ce cas comme dans le précédent, le choix du bénéficiaire lui est prescrit par les expéditeurs et ne dépend par conséquent pas de sa propre volonté.

Si l'on excepte les secours, toutes les autres interventions du Comité international en faveur des victimes de la guerre sont financées par des dons remis au Comité sans affectation spéciale, soit par les autorités et le public suisses, soit par les contributions des gouvernements et des Croix-Rouges nationales des pays intéressés. Les principales dépenses engagées de ce chef par le Comité international de la Croix-Rouge relèvent des services généraux de l'Agence centrale

des prisonniers de guerre et d'autre part de ses missions et délégations à l'étranger.

On sait que les services généraux du Comité international nécessitent à l'heure actuelle encore 1000 collaborateurs rétribués. Le fait que les membres du Comité et que bon nombre de collaborateurs travaillent à titre bénévole contribue cependant à réduire les frais. Toutefois, les salaires figurent pour une fraction importante dans les dépenses d'ensemble. D'autre part, si la majorité des locaux furent gracieusement prêtés par les autorités, il en est d'autre qu'il fallut louer. Le matériel correspondant et les autres frais généraux représentent aussi et à eux seuls une grosse part des frais.

Les délégations que le Comité doit encore entretenir auprès des anciens belligérants et dans les Etats neutres, afin de contrôler le traitement appliqué aux prisonniers de guerre et aux internés civils, de surveiller les distributions de secours à ces derniers et aux populations civiles et, dans certains cas, de les organiser représente une autre tranche importante des dépenses du Comité. Il faut reconnaître qu'un grand nombre d'Etats accordent de larges facilités matérielles aux délégations du Comité international, mais il n'en demeure pas moins que les délégués sont obligés d'entreprendre de nombreux déplacements afin de visiter les prisonniers de guerre et de leur apporter des secours, ce qui n'est pas sans occasionner de notables dépenses.

Actuellement, le Comité international de la Croix-Rouge continue à servir d'intermédiaire entre les organisations d'entraide nationales et internationales en attendant que celles-ci soient en mesure d'agir directement et qu'elles possèdent leurs propres organisations de secours. En outre, plusieurs millions de prisonniers de guerre comptent encore sur le Comité international pour qu'il leur assure l'aide matérielle et le réconfort moral tels qu'il les apportait aux captifs des deux parties belligérantes pendant les hostilités.

## La Croix-Rouge australienne à Singapour

La Croix-Rouge australienne a accompli une œuvre importante à Singapour lors de la libération de milliers de prisonniers de guerre et d'internés. Dès son arrivée à Singapour, l'équipe de la Croix-Rouge australienne se rendit dans les camps de concentration. Elle y distribua aussitôt des vivres et des douceurs, transmit ou recueillit des messages et s'ingénia de mille manières à adoucir le sort de tous.

La plupart des anciens prisonniers furent évacués très rapidement en Australie par avion. La Croix-Rouge les attendait à l'aérodrome de départ et leur offrit des rafraîchissements, des vivres, des cigarettes. Ceux qui partaient par mer étaient également l'objet des soins du personnel de la Croix-Rouge. Les équipes de la Croix-Rouge australienne s'occupèrent aussi très activement des internés libérés